

GJUROV, ALEXANDR

## *A Ganz-gyár Bulgáriában*

Korántsem véletlen, hogy a több, mint százötven éves gyárnak, a magyar vas- és gépipar világviszonylatban is egyik legtekintélyesebb vállalatának bulgáriai „szereplése”, az ottani piac meghódítása külön figyelmet és kutatást kíván. Mindössze 14 évvel Bulgária oszmán hódoltság alóli felszabadítása után, 1892-ben a gyár mérnökei és dolgozói már közvilágítási munkálatokat végeztek a bolgár fővárosban. Ezzel a Ganz Gyár az elsők között – és tartósan – vetette meg lábát a bolgár gazdaságban. Ezt elősegítették a bolgár fejedelem származása és magyar rokoni kapcsolatai, később az Osztrák–Magyar Monarchia erőteljesen kibontakozó offenzívája az orosz érdekek és befolyás ellen a Balkán-félszigeten, s ezen belül Bulgáriában.

Az „áttörés” után fokozatosan bővültek a bolgár megrendelések – annak ellenére, hogy akkor még nem voltak meg a mai értelemben vett intézményes keretek, s ez nemcsak az államközi kereskedelmi megállapodásokra és szerződésekre vonatkozik (az elsőt 1921. szeptember 7-én kötötték!). Igaz, az első világháború után – a budapesti British and Hungarian Bank fiókjaként – Szófiában elkezdte működését a Magyar–Bolgár Bank, de a Ganz Gyár a Magyar Általános Hitelbank érdekkörébe tartozott. Az első, valóban közös gazdasági intézmény, a Magyar–Bolgár Kereskedelmi, Mezőgazdasági és Ipari Kamara csak jóval később, 1931. október 1-jén nyitotta meg kapuit. A néhány nagyobb magyar vállalat, s elsősorban a Ganz Gyár terjeszkedésének - kialakult monopolhelyzetük miatt – komoly ellenzői is akadtak, így pl. *Cvijatko Bobosevszki* (1884–1952), aki négy kabinetben, 1923 és 1930 között kereskedelem-, ipar- és munkaügyi miniszter volt. Miután 1924-ben megállapította, hogy a magyar–bolgár kereskedelem néhány nagy budapesti vállalat kezében van, javasolta egy magyar külkereskedelmi iroda vagy kirendeltség fölállítását. Egyetlen adat elegendő módon szemlélteti, mennyire vonatkozott ez a Ganz Gyárra: 1922-ben a Bulgáriába irányult magyar import értéke 204,5 millió levát tett ki, ebből a nagyüzem részesedése (csökkenő sorrendben vasúti teherkocsik, mozdonyok, gőzgépek) 129,7 millió leva, azaz 60% volt. A Ganz Gyár termékeinek dinamikus terjeszkedése Bulgáriában hűen követi az öntödéből korszerű vertikális nagyüzemmé fejlődést.

Bulgária szempontjából fontos volt mind az üzem fejlesztése és gyártmányainak szüntelen bővítése, mind pedig az egymást követő műszaki újdonságok bevezetése a termelésbe. Egyik tanulmányomban már fölvezettem a magyar műszaki értelmiség szerepét és helyét 1830 és 1914 között Bulgáriában, egy olyan országban, amely épphogy föl tudott szabadulni a késői oszmán feudalizmus béklyóiból és óriási lemaradás felszámolásának nézett elébe. A Ganz Gyár – képletesen szólva – magyar elődeinek ösvényét úttá szélesítette és olyan műszaki kultúra és gyakorlat hordozója lett,



amely – sok más tényező mellett – szintén segítséget jelentett Bulgária technikai felzárkózásához, később pedig a bolgár–magyar műszaki-tudományos együttműködés meghatározó eleme lett.

Nagy hiba volna azonban az utóbbival kapcsolatban csak a szállításokra korlátozódni, mondhatnám, ezek csupán az alkalmat és alapot jelentik. Ugyanis a hajókat, a vasúti szerelvényeket üzemeltetni és karbantartani szükséges, a berendezéseket és hidakat pedig összeszerelni, utána szintén karbantartani és javítani kell. Éppen ezért igen nehéz volna nyomon követni és összeszámolni, a Ganz Gyár hány ezer szakembere dolgozott rövidebb-hosszabb ideig Bulgáriában. Ezek a kiküldetések túlnőttek műszaki jelentőségükön, hiszen nem egy magyar végleg letelepedett Bulgáriában, s így például – más foglalkozású magyarokkal, többségükben kereskedőkkel – 1898-ban megalapították az első Magyar Egyletet.

Az eddig elmondottakból kiviláglik, hogy nehéz volna felsorolni és számszerűsíteni a megrendeléseket és szállításokat. Amennyire a hiányos iratok a viszonylagos teljességet megengedik, ezekben szerepeltek kotró-, vontató-, lakó-, áru- és személyszállító hajók, különböző uszályok, vasúti átkelő kompok, sínek és talpfák, illetve hidak és más műtárgyak, valamint egyéb berendezések a bolgár vasútvonalakon: mozdonyok, motor- és más típusú vasúti kocsik, motorok, elektromos gépek és berendezések, gőzgépek. Az áttekinthetőség a szállítások csoportosítását kívánja, a folyamatosság pedig az első helyre a hajókat és uszályokat, a másodikra a vasúti szerelvényeket és berendezéseket teszi, majd következnek a turbinák és egyéb áramfejlesztő berendezések.

A bolgár dunai kikötők építésében való részvétel mellett a Ganz Gyár már 1899-ben szállított egy kotró- és egy áruszállító hajót Bulgáriának, vagyis 12 évvel azelőtt, hogy beolvasztotta magába a Danubius Hajó- és Gépgyár Rt.-t. A várnai és burgaszi tengeri kikötők részére 1922-ben legyártott egy kotró- és vontatóhajót, majd két uszályt. A harmincas években – a tankuszályok mellett – a Ganz Gyár az áru- és személyszállító hajókra helyezte a hangsúlyt, így 1937-ben Bulgáriába került 2 darab áruszállító hajó 1 millió pengő értékben, egy 82 férőhelyes személyszállító hajó, valamint 30 fős benzinmotoros csónakok és egy tanya-, vagy mai nyelven lakóhajó. A következő két évben a gyár bulgáriai képviselője, *Gál Gyula* sikeres versenytárgyalásokat folytatott 4 motoros teherhajó és 3 személyszállító hajó megrendeléséről, ami a nagy és igen agresszív német konkurencia mellett szép eredmény. Más kérdés, hogy a háború miatt az egész mennyiségből, melynek értéke 150 millió leva volt, csak egy hajót tudott legyártani a Ganz Gyár. Egy másik rendeltetést viszont szinte rekordidő alatt tudott teljesíteni. *III. Borisz* bolgár cár (1894–1943) részére felépült egy 90 méter hosszú és 16 méter széles hajó 1941-ben. A felső fedélzeten csak a cárnak és családjának lakosztályai voltak, minden falat nemes fa borított. A sors iróniája, hogy az uralkodó – aki egyébként sohasem volt hivalkodó – csak egyszer tett kirándulást ezen a hajón. Az 1944. szeptember 9-i bulgáriai politikai fordulat után a hajó a Bolgár Kommunista Párt alapítójának, *Dimitar Blagoev*-nek (1856–1924) nevét kapta meg. A kilencvenes évek elején a hajó sorsa fölöttébb érdekes fordulatot vett: egy bolgár vállalkozó megvette, javításra hozta Budapestre, de közben csődbe ment. Így a hajó *Bánkuti Csaba*, a DunaJacht Holding Kft. vezetőjének tulajdonába került, tanulmányom megírásakor a hárosi kikötőben csendesen pihent.

Mindezek mellett 1933 második felében a Ganz Gyár tárgyalásokat kezdett egy vasúti átkelőkomp megépítéséről Rusze és Giurgiu között. Ebből majdnem öt év múlva egy-egy készült Bulgária és Románia részére, a primer hajtóerőt 3, egyenként 400 LE, percenként 800 fordulatszámú Ganz-Jendrassik motor szolgáltatta. A komp hossza 46,0, illetve 42,0 m, szélessége 14,50 m, teherbírása 230 tonna, darabjának ára pedig 426 300 pengő volt. Ganz ezzel is hagyományokat teremtett: 1954-ben megnyitották a *Georgi Ovcsarov* bolgár építésmérnök tervei alapján felépített közúti és vasúti kétszintes hidat Rusze és Giurgiu között. A hídelemek zömét a Ganz Gyár készítette el, egy másik részét az akkori győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár. A két üzem néhány mérnöke, technikus és szakmunkása részt vett a szerelési munkálatokban is, amiért egyikük megkapta a Bolgár Népköztársaság Érdemrendjének arany fokozatát, öten pedig ennek ezüst fokozatát. A kitüntetések az akkori bolgár nagykövet, *Borisz Manolov* (1906–1991) adta át Budapesten, 1954. augusztus 30-án.

A vasúti szerelvényekkel kapcsolatos nagyobb megrendelésekre a Ganz Gyárnak pár évet



várnia kellett, mert az angol és belga, korántsem korszerűnek nevezhető mozdonyok után az első gyorsvonati mozdonyokat az Osztrák–Magyar Államvasút Társaság bécsi gyára szállította 1890-ben, majd a müncheni Maffei cég következett. Emellett is a Ganz versenyképes tudott maradni Bulgáriában, mert szállításai műszaki újdonságot képviseltek. 1905 februárjában az országba megérkezett az első Ganz gyártmányú, 60 kW teljesítményű gőzmozdony, ezt próbaútjai után a Bolgár Államvasutak megvásárolta, majd ezt még négy követte (1907-ben egy, egy évvel később három). Ezzel a Ganz Gyár úttörő szerepet töltött be olyan vontatóegységek üzembeállításával, amelyek különböztek az addigi hagyományosoktól. Hasonló történt 1935 novemberében, amikor a gyár az első dízel motorkocsit szállította Bulgáriába, amely az eredeti Ganz–Jendrassik motorral 1956-ig közlekedett.

Nagyobb szállításokra az első világháború után került sor, így az első Ganz mozdonyok Bulgáriában 1922-ben jelentek meg. Az első igazán nagy szállítás, 1 389 000 leva értékben 1935-ben érkezett meg, emellett az említett összeg kétszereséért a gyár 125 darab kéttengelyes fékes teherkocsit adott el 1922. április 14. és május 31. között. Ennek tulajdonképpen előzménye is volt, mivel még 1902-ben a Bolgár Államvasutak 130 szénszállító kocsit vett a Ganztól. 1939-ben – több-kevesebb darabonkénti és különböző vasúti szerelvényekre vonatkozó szállításon kívül (pl. 4 tengelyes, I–II. osztályú szegecselt acélvázaz gyorsvonati személykocsi) – a Bolgár Államvasutak 40 kéttengelyes posta- és kalauzkocsit vásárolt 1 millió 960 ezer pengő értékben.

A második világháború után figyelemre méltó változás a hatvanas évek második felében következett be. A két évtizedes viszonylagos szünetet számos tényező okozta: a jóvátételi szállításoktól a volt szocialista országok nehézipar-fejlesztési törekvésein keresztül a KGST-n belüli, nem mindig átgondolt gyártási programig. 1967 novemberében Bulgáriába érkezett az első, majd a következő év végéig az összes megrendelt DMV típusú motorkocsi (csak dízel változatban!), ez 30 darab volt, valamint 60 személy-pótkocsi. Ez több volt, mint az akkor Bulgáriában forgalomban levő dízel motorkocsi-szerelvények száma. Nem véletlen, hogy mind a bolgárok, mind a magyarok áttörést vártak. Az első üzemeltetési adatok is erre utaltak: míg 1967-ben a szerelvények 1 340 000 km-t tettek meg, 1970-ben ez már 4 787 000 km, ami 20%-a a személyvonatok által megtett összes útnak abban az évben. Ezután viszont bekövetkezett a csökkenés, amely állandósult, és mintegy 20 év múlva – habár fokozatosan és különböző okok miatt – a dízel motorkocsikat, valamint a pótkocsikat ki kellett selejtezni.

Az olajválság mellett a magyaráztatnak vannak magyar és bolgár aspektusai. Üzemeltetés közben a bonyolultabb szerkezetű Ganz–Jendrassik motornál bizonyos típusú hibák jelentkeztek, nem volt kifogástalan a műszaki kivitelezés sem, hiszen az átadási jegyzőkönyvekben rendszerint 40 és 80 között mozgott azoknak a javításoknak a száma, melyeket a magyar szerviznek előzetesen el kellett végeznie. Egy jellemző eset: az első dízel motorkocsival – egy hetes próbaút után – olyan utazást szerveztek, amelyre meghívták *Szlavcsó Dragomirov* közlekedésügyi miniszter-helyettest és a Bolgár Államvasutak vezérigazgatóját. Bizonyítani szerették volna a bolgár szakemberek, hogy mennyire előnyös ilyen vontatóegységek minél tömegesebb bevezetése. Visszafelé a szerelvényt a nyílt pályán le kellett állítani, mert Szófia előtt kifolyt az olaj (a Pirelli gyártmányú gumicsövet szétvágta egy rosszul beszerelt lemez). Bolgár részről elsősorban a kocsiszín kérdését nem oldották meg, a szerelvényeket rendszerint szabad ég alatt tartották, nem szervezték meg megfelelő módon a karbantartást és az alkatrészek szállítását. Mindemellett az akkor beinduló villamosítás miatt át kellett volna csoportosítani a motorkocsi-szerelvényeket olyan vasúti igazgatóságokba, ahol az utóbbit nem tervezték.

Más típusú Ganz vasúti szerelvényekről tájékoztat egy 1956. október 3-án készített jelentés. Írója *Koboldy Andor*, a NIKEX Nehézipari Külkereskedelmi Vállalat dolgozója, aki több, mint másfél hónapig volt kiküldetésben Bulgáriában. Érdekes problémákat vetett föl, habár néhány – a szállításokkal kapcsolatos – adata pontatlan. Személyes tapasztalatai szerint 1941-ben a Ganz Gyár 4 darab keskeny nyomtávú (760 mm), 240 LE motor- és ugyanennyi pótkocsit szállított, majd 1952-ben szintén négyet, de már 320 lóerőset. A szállítás darabszámait és idejét pontosítani kell: az első esetben 1941-ben nem 4, hanem 3 motor- és 3 pótkocsit (4 tengelyes, összesen 2 327 000,



illetve 75 000 pengőért) vett Bulgária: kettőt 1972-ben selejtezték, az utolsót pedig 1975-ben. A szerelvényeket a Belica-Szaranjovo erősen hegyi jellegű vonalra állították be. A másik 4 motor-kocsit – két-két mellékkocsival – 1949-ben rendelték, de kiszállításuk bizonyos műszaki változtatások miatt csak 1953. február 12-én történt meg. Ezek motorja már 320 lóerős volt, s más útvonalon közlekedtek, Radomir és Melnik között. Koboldy Andor azért ment Szaranjovo vasútállomás műhelyébe, mert ki kellett vizsgálnia a bolgárok panaszát. Ti. az 1941-ben szállított motorkocsik már 440 ezer kilométert futottak, a későbbiek csupán 170 ezret, de rövidesen a garanciaidő lejártá után ezeknél egyre gyakoribb lett a magyar szakemberek előtt sem ismeretlen forgattyútengely törés. A bolgár levéltárakban őrzött iratoknak köszönhetően a gőzmozdonyok kivételével összesíteni lehet a Ganz Gyár által Bulgáriába szállított vontatóegységek számát: 5 gőzmotorkocsi, 1 normál nyomtávú dízel motorkocsi, 7 keskeny nyomtávú dízel motorkocsi, 136 dízel tolatómozdony és 30 DMV típusú motorkocsi (a pótkocsikkal együtt), vagyis 179 darab, ebből 114 a Bolgár Államvasutak üzemeltetésében.

A már említett szállításokon kívül 1928 és 1931 között a Ganz Gyár részt vett két bolgár vasútvonal rekonstrukciójában. Az első Dragoman–Szófia–Pazardzsik–Plovdiv–Szvilengrad, azaz az egykori Orient Expressz bolgár szakasza, a második Plovdiv–Karlovo. A magyarok hídelemeket gyártottak és szereltek. A két vonalon összesen 12 híd és viadukt készült el, a legnagyobb a Marica folyó felett volt, ennek hossza 167,10 m, szélessége 11,70 m. Elmondható, hogy e munkálatok során teljesedett ki először a bolgár–magyar műszaki együttműködés, mert az összes tervet a Bolgár Államvasutak mérnökei készítették el.

A teljesség igénye nélkül említeni kell még a Ganz gyár által Bulgáriába szállított turbógenerátorokat (összesen 6 darab 1950 és 1972 között), két hidrogenerátort (1956-ban Beli Iszkar és Petrohan számára), továbbá víz- és gőzgépeket, különböző darukat, konpresszortechnikai berendezéseket stb.

Összességében igen lényeges következtetés vonható le: a Ganz Gyár számára az „arany korszak” Bulgáriában a harmincas évek elején, közvetlenül az egész világot megrázó gazdasági válság után köszöntött be és gyakorlatilag 1942-ig tartott. Természetesen a felvázolt több, mint száz év alatt néhány „apály” is volt – a két Balkán-háború és az első világháború, a gazdasági válság idején, valamint közvetlenül a második világháború után. A legkomolyabb 1942-ben következett be, ennek okai objektív és szubjektív jellegűek. Nyilvánvalóan az első ok a háború, a másik kategóriának pedig – azt hiszem – nagyon szomorú oldala is van. A Ganz Gyár bulgáriai képviselője 14 éven keresztül Gál Gyula volt, aki – mivel zsidó származású volt – 1942 után már semmilyen üzletet nem köthetett. Igaz, hogy a bolgár zsidóságnak fizikailag baja nem esett, azaz nem deportálták őket a haláltáborokba, de vagyonukat zárolták, ingatlanukat elvették és vidékre telepítették ki őket. Ennek következtében a Ganz Gyár bulgáriai számlái és vagyona hosszú-hosszú évekre rendezetlen maradt.

Talán a Ganz Gyár által Bulgáriában létrehozott évszázados hagyományok nemcsak a múltéi lesznek. Remélni lehet, hogy korunk „sötét lova”, a privatizáció mégis hoz majd váratlan meglepetést, amely – a gyár szétdarabolása ellenére is – fölöttebb hasznos lenne mindkét ország számára.